

Titel:

Keine Haftung der Fahrzeugherstellerin für unzulässige Abschalteneinrichtung in zugeliefertem Diesel-Motor

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826

Fahrzeugemissionen-VO Art. 5 Abs. 2

Leitsätze:

1. Soweit die Emissionswerte im Prüfstandsbetrieb von denjenigen im realen Fahrbetrieb (RDE) abweichen, durfte die Herstellerin hier im Zeitpunkt der Typgenehmigung des Fahrzeugs jedenfalls in vertretbarer Weise davon ausgehen, dass eine Übereinstimmung der Emissionen im Prüfstandsbetrieb und derjenigen im realen Fahrbetrieb nach den damals geltenden Vorschriften nicht gefordert war. (Rn. 13) (redaktioneller Leitsatz)

2. Wenn nunmehr durch den Europäischen Gerichtshof festgestellt wurde, dass Thermofenster grundsätzlich als unzulässige Abschalteneinrichtungen zu qualifizieren und an die Ausnahmetatbestände des EU-Zulassungsrechts strenge Maßstäbe zu stellen sind, können daraus nur Erkenntnisse für die zukünftige Beurteilung der Rechtslage gewonnen werden. Die Beantwortung der Frage, inwieweit vor der Entscheidung in subjektiver Hinsicht von einem Gesetzesverstoß ausgegangen werden musste, lässt sich daraus nicht ableiten. (Rn. 24) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, unzulässige Abschalteneinrichtung, Motorsteuerungssoftware, Thermofenster, Sittenwidrigkeit, Auslegung, Emissionswerte, Prüfstandsbetrieb, realer Fahrbetrieb, Gesetzesverstoß, VO (EG) 715/2007

Vorinstanzen:

LG Augsburg, Berichtigungsbeschluss vom 19.04.2021 – 103 O 1729/20

LG Augsburg, Endurteil vom 05.03.2021 – 103 O 1729/20

Tenor

1. Der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Augsburg vom 05.03.2021, berichtigt mit Beschluss vom 19.04.2021, Az. 103 O 1729/20, gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil er einstimmig der Auffassung ist, dass die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordert und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung nicht geboten ist.

2. ...

3. Binnen dieser Frist können die Parteien auch zum Streitwert des Berufungsverfahrens vortragen. Es ist beabsichtigt, den Streitwert des Berufungsverfahrens auf ... festzusetzen.

Entscheidungsgründe

1

Das Urteil des Landgerichts Augsburg entspricht der Sach- und Rechtslage.

2

Die angefochtene Entscheidung weist weder entscheidungserhebliche Rechtsfehler auf noch rechtfertigen die nach § 529 Abs. 1 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen eine andere Entscheidung (§ 513 Abs. 1 ZPO).

3

Das Landgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen.

4

Der Klägerin stehen unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt die von ihr geltend gemachten Ansprüche gegen die Beklagte zu.

5

1. Kaufrechtliche Ansprüche können der Klägerin hier ersichtlich nicht zustehen.

6

2. Bezüglich eines Anspruchs aus § 826 BGB fehlt es sowohl an der schlüssigen Darlegung eines Schädigungsvorsatzes wie auch eines sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten. Für beide Tatbestandsvoraussetzungen ist die Klägerin in vollem Umfang darlegungs- und beweispflichtig (BGH, Urteil vom 22.02.2019 - V ZR 244/17 Rn. 37, juris).

7

a) Unstreitig wurde der streitgegenständliche Motor nicht von der Beklagten entwickelt und hergestellt, sondern von der ... AG. Soweit die Berufungsbegründung (Seite 3) insoweit als Argument anführt, die EG-Übereinstimmungsbescheinigung weise die Beklagte und nicht etwa die ... AG als Herstellerin (auch) der Antriebsmaschine auf, wendet die Beklagte (Schriftsatz vom 23.11.2020 Seite 11) berechtigt ein, dass die Beklagte zwar im formellen Sinne Herstellerin des Diesel-Fahrzeugs sei, diese Stellung aber tatsächlichen Wortsinne für den Motor, die Motorsteuerung und die Motorsteuerung Software nicht innegehabt habe, da insoweit ein fertiges Zuliefererprodukt bezogen und verbaut worden sei.

8

Damit kann der Beklagten aber eine unerlaubte Handlung weder durch das Inverkehrbringen des Fahrzeugs noch durch das Inverkehrbringen des Motors angelastet werden.

9

... Insbesondere leiden diese Ausführungen darunter, dass keine hinreichend konkreter Bezug zu dem im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor und seiner Steuerung hergestellt wird.

10

Die Beklagte ist der von der Klägerin behaupteten Kenntnis von einer unzulässigen Software substantiiert entgegengetreten und hat detailliert und unter Vorlage von Unterlagen vorgetragen, dass sie mehrfach die Herstellerin des Motors, die ... AG, hinsichtlich des streitgegenständlichen Motors nach unzulässigen Abschaltvorrichtungen gefragt habe und von dieser stets die Vorschriftsmäßigkeit des Motors bestätigt worden sei.

11

Solche Erkundigungen der Beklagten bei der Herstellerin des Motors sind dem Senat im Übrigen aus zahlreichen weiteren Berufungsverfahren gegen die Beklagte (vergleiche dazu etwa 27 U 910/20, 27 U 1634/20, 27 U 1998/20, 27 U 6070/20) aufgrund der (auch) dort vorgelegten Nachfragen bei der ... AG bekannt.

12

Soweit eine Haftung wegen Organisationsverschuldens im Raum steht, vermag dies, selbst dessen Vorhandensein unterstellt, noch kein vorsätzliches Handeln, sondern allenfalls einen Fahrlässigkeitsvorwurf gegen die zuständigen Organe der Beklagten zu begründen (demgemäß ist auch der Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 07.05.2019 aufgrund einer fahrlässigen Verletzung der Aufsichtspflicht durch die ... AG ergangen).

13

Inwieweit die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren falsche Angaben gemacht und die Zulassungsbehörde getäuscht haben soll (Berufungsbegründung Seite 11-14), wird nicht näher konkretisiert. Soweit darauf abgestellt wird, dass die Emissionswerte im Prüfstandsbetrieb von denjenigen im realen Fahrbetrieb (RDE) abweichen, dürfte die Beklagte im Zeitpunkt der Typgenehmigung des streitgegenständlichen Fahrzeugs jedenfalls in vertretbarer Weise davon ausgehen, dass eine Übereinstimmung der Emissionen im Prüfstandsbetrieb und derjenigen im realen Fahrbetrieb nach den damals geltenden Vorschriften nicht gefordert war.

14

Entsprechend fehlt es aber auch an einer Grundlage für die klägerseits behauptete sekundäre Darlegungslast.

15

b) Soweit die Klägerin auf das unstreitig im streitgegenständlichen Fahrzeug vorhandene sogenannte Thermofenster verweist, löst dies keine Haftung der Beklagten aus.

16

Gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO(EG) Nr. 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, zwar grundsätzlich unzulässig.

17

Dies ist jedoch gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2 a) der VO(EG) Nr. 715/2007 nicht der Fall, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigungen oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Kraftfahrzeugs zu gewährleisten.

18

Ob letzteres bei einem Thermofenster der Fall ist, ist umstritten. Es fehlt insoweit an einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung (OLG München, Beschluss vom 10.02.2020 - 3 U 7524/19 -, juris m.w.N.; OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019 - 10 U 134/19 -, juris; OLG Dresden, Urteil vom 09.07.2019 - 9 U 567/19 -, juris).

19

Ein Verhalten, das aber auf einer noch vertretbaren, wenn auch möglicherweise falschen Auslegung des Gesetzes fußt, kann nicht als besonders verwerflich angesehen werden (OLG München a.a.O.; OLG Stuttgart a.a.O.).

20

Daneben fehlt es jedenfalls an einem ausreichenden Vortrag im Hinblick auf den erforderlichen subjektiven Tatbestand.

21

Anders als bei einer Software, welche die Situation auf dem Prüfstand erkennt, deshalb in einen anderen Modus schaltet und deren Unzulässigkeit deshalb ebenso wie die Gefahr eines Widerrufs der ersuchten Betriebszulassung auf der Hand liegt, ist dies beim sogenannten „Thermofenster“ gerade nicht offensichtlich.

22

Entsprechend muss aber angesichts des allgemein bekannten Expertenstreits - auch zur zulässigen Dimensionierung des Thermofensters - und der Tatsache, dass Gesichtspunkte des Motors respektive des Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft angeführt werden können, auch eine möglicherweise falsche, aber jedenfalls vertretbare Gesetzesauslegung durch die Organe der Beklagten zu 2) zum maßgeblichen Zeitpunkt des Inverkehrbringens des konkreten Kraftfahrzeugs in Betracht gezogen werden (OLG Dresden a.a.O.; OLG Stuttgart a.a.O.; OLG Frankfurt, Beschluss vom 01.08.2019 - 8 U 178/19; OLG Köln, Beschluss vom 07.07.2019 - 3 U 148/18 -, juris, Rn. 6).

23

Letzteres würde jedoch allenfalls, sollte sich die originäre Annahme einer Zulässigkeit der streitgegenständlichen Motorsteuerung als verfehlt herausstellen, einen Fahrlässigkeitsvorwurf begründen.

24

Selbst wenn also nunmehr durch den Europäischen Gerichtshof festgestellt wurde, dass Thermofenster grundsätzlich als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu qualifizieren und an die Ausnahmetatbestände des EU-Zulassungsrechts strenge Maßstäbe zu stellen sind, können daraus nur Erkenntnisse für die zukünftige Beurteilung der Rechtslage gewonnen werden. Die Beantwortung der Frage, inwieweit vor der Entscheidung in subjektiver Hinsicht von einem Gesetzesverstoß ausgegangen werden musste, lässt sich daraus nicht ableiten.

25

Dies entspricht im Übrigen auch der neuesten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Beschluss vom 19.01.2021, VI ZR 433/19), wonach die Entwicklung und der Einsatz der temperaturabhängigen Steuerung

des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) für sich genommen nicht ausreichen, um einen Schadensersatzanspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung (§ 826 BGB) zu begründen. Das Verhalten der für den beklagten Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen ist nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren, weil sie den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einem solchen Thermofenster ausgestattet und in den Verkehr gebracht haben. Dies gilt auch dann, wenn das Thermofenster als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung 715/2007/EG zu qualifizieren sein sollte und die Beklagte mit der Entwicklung und dem Einsatz dieser Steuerung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn erstrebte. Der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit ist vielmehr nur dann gegeben, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen.

26

Ein hinreichend konkreter, diesen Wertungen entgegenstehender Vortrag des Berufungsführers ist auch ansatzweise nicht vorhanden. Anhaltspunkte für einen vorsätzlichen Gesetzesverstoß werden nicht dargelegt und sind auch nicht ersichtlich.

27

c) Ausreichende Anhaltspunkte für eine unzulässige Gestaltung der Motorsteuerung ergeben sich hier auch nicht aus einem verpflichtenden Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes (KBA). Von daher ist auch nicht ersichtlich, inwieweit die Klägerin durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten haben will. Es sind keine Anzeichen dafür ersichtlich, dass der ungestörte Betrieb des Fahrzeugs durch die Klägerin infolge behördlicher Maßnahmen gefährdet sein könnte.

28

d) Damit besteht auch keine sekundäre Darlegungslast der Beklagten. Einer sekundären Darlegungslast fehlt es vorliegend an der erforderlichen Grundlage. Denn diese kommt erst dann zum Tragen, wenn die primär darlegungs- und beweisbelastete Partei Anknüpfungstatsachen schlüssig vorgetragen hat und sich daraus eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit ihres Vortrags ergibt (BGH NJW 2015, 947; OLG Stuttgart a.a.O., Rn. 61).

29

Selbst wenn dies anders läge, dürfte die Beklagte mit ihrem Vortrag auf Seiten 32 ff. der Klageerwidern vom 03.08.2020 (insbesondere zu den angestellten Erkundigungen bei der zuliefernden ... AG) ihrer Darlegungslast genügt haben.

30

3. Entsprechend den Ausführungen unter 2. sind auch die Voraussetzungen für einen Anspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB nicht erfüllt, da es sowohl an der substantiierten Darlegung einer Täuschungshandlung wie auch eines entsprechenden Vorsatzes fehlt. Gleiches gilt für § 831 BGB.

31

4. Ebenso besteht kein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV. Dieser scheitert neben der fehlenden schlüssigen Darlegung eines Verstoßes einschließlich des erforderlichen subjektiven Tatbestands bereits am Schutzcharakter der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19 -, juris, Rn. 73 ff; OLG Celle, Urteil vom 29.01.2020 - 7 U 575/18 -, juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 23.01.2020 - 13 U 244/18 -, juris; OLG Braunschweig, Urteil vom 20.06.2019 - 7 U 185/18 -, juris; OLG München, Urteil vom 04.12.2019 - 3 U 4570/19 -, juris).

III.

32

Aus den dargelegten Gründen hat die Berufung unter keinem Gesichtspunkt Aussicht auf Erfolg.

33

Der Senat rät daher - auch aus Kostengründen - zur Rücknahme der Berufung.

34

Im Falle der Berufungsrücknahme ermäßigen sich vorliegend die Gebühren von 4,0 auf 2,0 Gebühren (vgl. Nr. 1222 des KV zum GKG).